

## **Pièces automobiles d'occasion : pourquoi la loi de 2018 ne tient pas ses promesses**

*par Laurent Assis-Arantes et Johan Branca, co-fondateurs d'Opisto*

Depuis le 1er avril 2019, les garagistes ont l'obligation de proposer des pièces détachées issues de l'économie circulaire pour la réparation des véhicules des particuliers. Trois ans plus tard, force est de constater que le marché de la pièce automobile d'occasion reste peu connu des consommateurs français. Pourtant nombreux sont ceux en attente de réparations face à la pénurie de pièces détachées et l'augmentation constante des prix des pièces neuves. Une aberration, tant économique qu'écologique.

En effet, la pièce automobile d'occasion a toutes les raisons d'intégrer le quotidien des automobilistes. Pour des raisons économiques tout d'abord : une pièce auto d'occasion est jusqu'à 70% moins chère qu'une pièce neuve alors que depuis 20 ans les tarifs des pièces neuves ont doublé (+8,5% rien qu'en 2020, selon l'association SRA). Aujourd'hui, le transport est la deuxième dépense d'un foyer, opter pour l'occasion dans l'entretien et la réparation d'un véhicule est donc une véritable alternative lorsque l'on veut préserver son pouvoir d'achat.

Outre l'argument financier, les pièces automobiles d'occasion ont un large avantage au niveau écologique... difficile de passer à côté des enjeux environnementaux lorsque tous les compteurs sont au rouge et qu'il devient indispensable de repenser ses modes de consommation. Cela est d'autant plus vrai dans le secteur automobile, considérée comme l'une des industries les plus polluantes : en plus d'être alimentées aux énergies fossiles, les usines de fabrication de pièces émettent d'importantes quantités de gaz à effet de serre. Dans une dynamique d'économie circulaire, l'achat de pièces détachées d'occasion favorise la réduction de l'activité de ces usines et permet notamment de rechercher la neutralité carbone.

Chaque année, environ 1,5 millions de véhicules sont retirés de la circulation en France et amenés dans l'un des 1700 centres pour les véhicules hors d'usage (CVHU). Sur ces véhicules, certaines pièces sont encore en excellent état. Un vrai gâchis qui peut être évité si celles-ci sont démontées, contrôlées, nettoyées et remises en circulation.

A l'image de Backmarket pour les appareils électroniques, il existe aujourd'hui des solutions simples pour trouver des pièces automobiles d'occasion. Pourtant

l'ensemble des acteurs de l'économie automobile semblent encore frileux sur ce point ou ne connaissent pas leurs moyens d'agir.

L'Etat français a amorcé une prise de conscience auprès des automobilistes avec l'arrêté du 8 octobre 2018 "relatif à l'information du consommateur sur les prix et les conditions de vente de pièces issues de l'économie circulaire dans le cadre des prestations d'entretien ou de réparation des véhicules automobiles". Pour autant, malgré la mise en lumière de la pièce auto d'occasion, la loi ne pousse pas à son usage. Dans les faits, cette loi se traduit uniquement par une exposition un peu plus importante de l'occasion dans le secteur automobile, mais la promotion de la pièce issue de l'économie circulaire, reste au bon vouloir du réparateur. La mise en œuvre de solutions, de pédagogie et d'accompagnement sont indispensables pour faire changer les habitudes de consommation. Il est facile de jeter la pierre aux réparateurs, mais dans la chaîne de réparation, ils sont les seuls à être soumis à des obligations de résultats (tout en étant rapide, efficace et à des prix compétitifs !) et la crainte quant à la qualité du produit d'occasion est parfois encore un frein, de même que la difficulté de livraison ou de sourcing de la pièce.

La loi est un levier qui a permis une petite avancée, puisqu'en 2017, les pièces de réemploi représentaient 2,7% des accessoires remplacés. Ce taux a grimpé à plus de 3,6% en 2021. Pour aller encore plus loin, la loi AGECE a fait un pas de plus pour lutter contre le gaspillage mais aussi l'obsolescence programmée alors que les grands groupes continuent à surfer sur la vague RSE.

Pour atteindre des sommets à l'image de nos voisins (17% en Suède et 20% aux Etats-Unis), c'est à tous les acteurs du secteur automobile de se responsabiliser. De l'assurance à l'automobiliste, jusqu'aux producteurs qui se doivent d'impliquer davantage le recyclage et réemploi dans leurs productions. Si la pièce d'occasion devient un impératif pour l'automobiliste, les réparateurs devront proposer des solutions sous peine de perdre des clients. C'est donc tout un système qui doit être repensé et tous les acteurs doivent être impliqués dans cette démarche... dont la pièce centrale doit être celle d'occasion !

Nous sommes arrivés au bout d'un modèle de consommation, il ne faut pas réinventer juste réemployer.